

VALUTARE L'EFFICACIA DELLA FORMAZIONE: L'INIZIATIVA INAIL - ACCREDIA PER LA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI

C. CASSANO*, C. COLAGIACOMO**, A. DI FRANCESCO***, C. SIMEONI***

SOMMARIO

1. Introduzione. - 2. Il progetto. - 3. L'indagine conoscitiva. - 4. Metodologia. - 5. Risultati. - 6. Conclusioni.

1. Introduzione

Il diffuso richiamo alla rilevanza della cultura della prevenzione, o cultura della sicurezza, intese come l'insieme di valori, etica, opinioni, atteggiamenti, conoscenze e pratiche dei singoli e delle organizzazioni, pone in evidenza un ruolo chiave della formazione: promuovere atteggiamenti orientati alla sicurezza, favorendo l'interiorizzazione dei concetti e delle norme e l'acquisizione delle competenze necessarie a garantire la salute e la sicurezza propria e altrui. Il concetto di cultura della sicurezza, come noto, è piuttosto ampio e numerose sono le accezioni e definizioni rinvenibili in letteratura. Per lo scopo del presente lavoro, il termine è da intendersi riferito ai soggetti singoli, piuttosto che all'organizzazione. In questo ambito risulta indispensabile sensibilizzare alla sicurezza stradale se si considera che la strada rappresenta a tutti gli effetti un luogo di lavoro e il mezzo di trasporto uno strumento di lavoro il cui utilizzo espone i lavoratori al rischio di incidenti stradali, in occasione di lavoro o in itinere.

Iniziative dedicate al tema rappresentano azioni strategiche per la prevenzione degli infortuni e per la salute dei lavoratori, in linea con una policy istituzionale orientata all'adozione di un approccio olistico che considera la centralità della persona, integrando aspetti relativi al benessere fisico, psicologico e sociale nella cosiddetta ottica *win win* (vince il datore di lavoro, vince il lavoratore) con note-

* Inail, Direzione centrale prevenzione.

** Inail, Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale - Sezione tecnico scientifica supporto alla prevenzione.

*** Inail, Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici - Sezione tecnico scientifica supporto alla prevenzione.

delle percezioni connesse all'accresciuta consapevolezza del ruolo attivo del singolo, misurato identificando gli eventuali scostamenti tra pre e post intervento. Con il terzo questionario, di *follow up*, si è inteso misurare gli effetti a lungo termine, ovvero verificare, in rapporto a quanto emerso dal secondo e dal primo, se e in che misura i livelli di conoscenza e percezione raggiunti si siano mantenuti o consolidati e se una maggiore consapevolezza e una corretta percezione dei rischi siano stati effettivamente in grado di favorire modelli di comportamento sicuri, modificando le abitudini agite su strada.

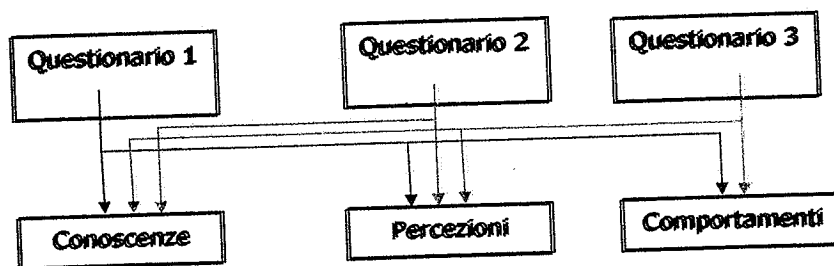


Fig. 1: Struttura dei questionari

Tabella 1

Dimensioni dell'indagine

Conoscenza	Percezione	Comportamento
Intesa come insieme delle informazioni e nozioni possedute rispetto alla materia specifica, ottenute attraverso l'apprendimento, l'esperienza e i processi di rielaborazione	Intesa come insieme delle opinioni, delle credenze e degli atteggiamenti rispetto al "sistema guida" (uomo-veicolo-strada)	Inteso come insieme di abitudini e condotte assunte su strada.
<ul style="list-style-type: none"> - definizione, dimensioni e caratteristiche degli infortuni stradali sul lavoro; - connessione con le stagioni degli infortuni sul lavoro mortali stradali; - conoscenze riferite ai comportamenti di guida pericolosi; - incidenza dei fattori veicolo, umano ed ambientale negli incidenti stradali; - elementi medici associati alle cause di infortunio. 	<ul style="list-style-type: none"> - consapevolezza del ruolo del fattore umano nelle dinamiche preventive; - prevenzione delle principali cause degli incidenti su strada; - grado di attribuzione delle cause degli infortuni a fattori interni (possibilità di prevenirli) o esterni (indipendenti dal proprio agire). 	<ul style="list-style-type: none"> - misure di sicurezza da adottare per sé stessi e per gli altri; - verifica dello stato di efficienza dei veicoli personali e di servizio; - frequenza di guida sicura e/o rischiosa; - connessioni tra guida ed aspetti medici.

5. Risultati

La popolazione degli intervistati è composta dai lavoratori Accredia delle sedi di Roma e di Milano, per un totale di 84 partecipanti. La numerosità dei rispondenti è pari a 81 per il primo questionario, 82 per il secondo e 51 per il terzo. Per la raccolta dei dati è stato utilizzato il database "Access", mentre per l'analisi è stato utilizzato il software statistico SPSS. È stata condotta anche un'analisi comparativa delle risposte dei partecipanti di Milano e di Roma che ha mostrato un andamento simile nelle due popolazioni, in maniera trasversale rispetto alle tre dimensioni esaminate.

Caratteristiche della popolazione

La popolazione intervistata si compone per il 54% di soggetti di sesso femminile e per il 46% maschile, con due classi di età prevalente (da 36 a 45 e da 46 a 55 anni), alle quali appartiene il 74,1% del totale.

Il 9% possiede un diploma di scuola secondaria di primo grado, il 41% un diploma di scuola secondaria di secondo grado, il 32% una laurea, mentre il 18% una specializzazione *post lauream*. La totalità dei partecipanti è in possesso di patente di guida di cui il 95,1% da più di 10 anni.

Ambito delle Conoscenze

Le domande volte ad indagare gli aspetti connessi alla conoscenza hanno fornito indicazioni utili a comprendere in che misura (quali e quante) le informazioni trasmesse nei differenti moduli siano state assimilate dai discenti, ampliandone le conoscenze in materia rispetto a quanto già in loro possesso. Per osservare come si sono complessivamente modificate le risposte nei tre questionari (di seguito indicati come Q1, Q2, Q3) nel grafico 1 sono state raggruppate tutte le risposte riferite alla conoscenza. Il confronto tra questionari mostra come le conoscenze preesistenti siano migliorate di circa il 151% a conclusione del seminario (Q2 vs Q1) e del 76% a distanza di tre mesi (Q3 vs Q1); contestualmente le risposte errate sono diminuite del 65% a conclusione del seminario (Q2 vs Q1) e del 29% a distanza di tre mesi (Q3 vs Q1); le mancate risposte invece (i "non so") sono diminuite sensibilmente nel tempo (del 95% tra Q1 e Q2 e del 70% tra Q1 e Q3).

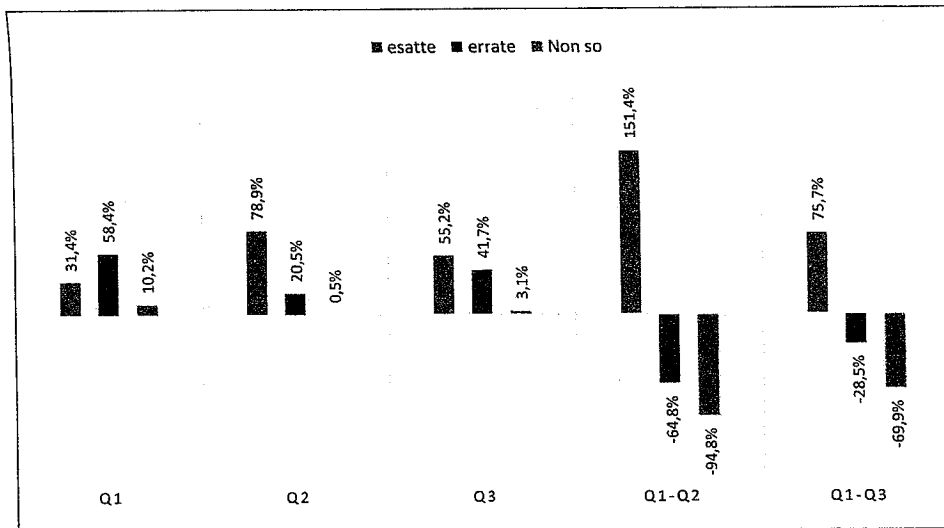


Grafico 1: Media e differenza percentuale di tutte le risposte relative alla dimensione "conoscenza" nei tre questionari (Q1 - Q2 - Q3)

Più in dettaglio, le domande riferite alle conoscenze hanno riguardato la definizione di infortunio sul lavoro stradale, la dimensione e le caratteristiche del fenomeno, la numerosità e frequenza, anche connessa alle stagioni, degli infortuni sul lavoro mortali stradali. Nei grafici che seguono sono riportate le distribuzioni delle risposte ai quesiti proposti.

La corretta definizione di infortunio sul lavoro stradale ad inizio corso è conosciuta dal 6,3% dei partecipanti; a fine corso la percentuale aumenta fino al 74,4%, tornando a diminuire al 37% a distanza di tre mesi, ma mantenendo valori più alti rispetto a quelli del primo questionario (grafico 2).

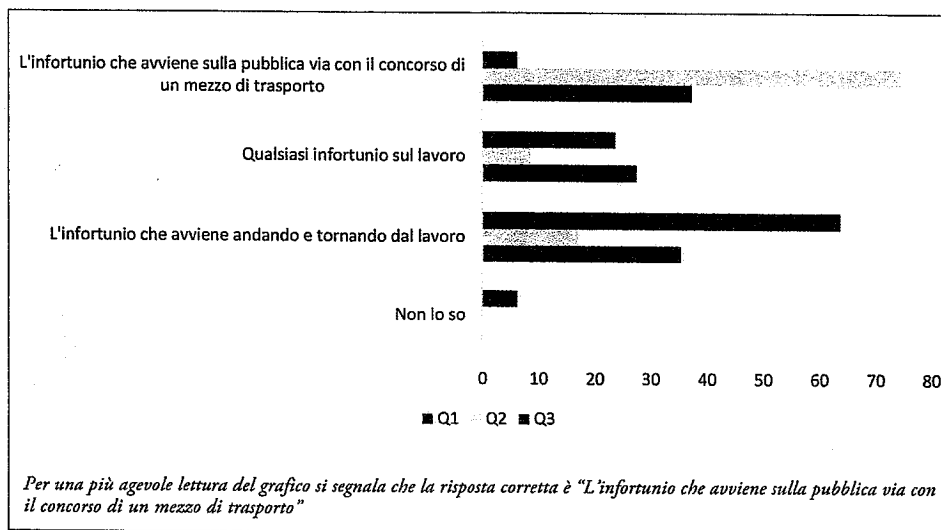


Grafico 2: Distribuzione delle risposte alla domanda "Secondo Lei, cosa si intende per infortunio sul lavoro stradale?" (Q1; Q2; Q3)

La corretta dimensione del fenomeno degli infortuni sul lavoro mortali su strada è inizialmente conosciuta dal 34% dei partecipanti; nel secondo questionario dal 67% per scendere al 43% nel terzo questionario (grafico 3).

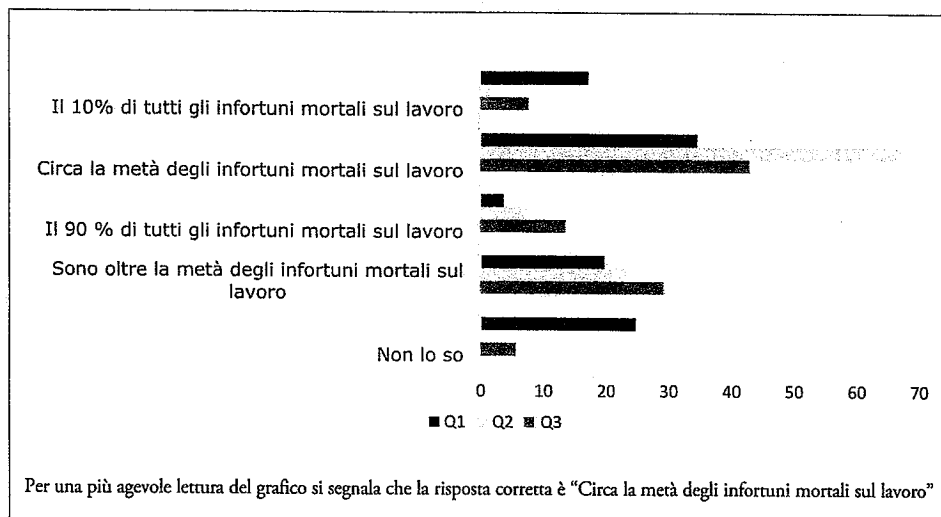


Grafico 3: Distribuzione delle risposte alla domanda "Quanti sono gli infortuni sul lavoro mortali stradali?" - valori percentuali

Infine la conoscenza relativa alla frequenza degli infortuni mortali connessa alle stagioni prima del corso (Q1) è pari al 2%, a fine corso (Q2) aumenta in modo netto attestandosi al 95% e dopo tre mesi (Q3) all'84% (grafico 4).

È possibile che tale informazione si sia mantenuta nel tempo, sia perché ha permesso di smentire una credenza diffusa (secondo la quale l'incidentalità è più frequente nei mesi invernali a causa del maltempo), sia perché la disamina dell'argomento è stata accompagnata da momenti di riflessione e confronto tra i partecipanti durante i quali sono state effettuate alcune ipotesi sulle motivazioni che rendono i mesi estivi a più alto rischio.

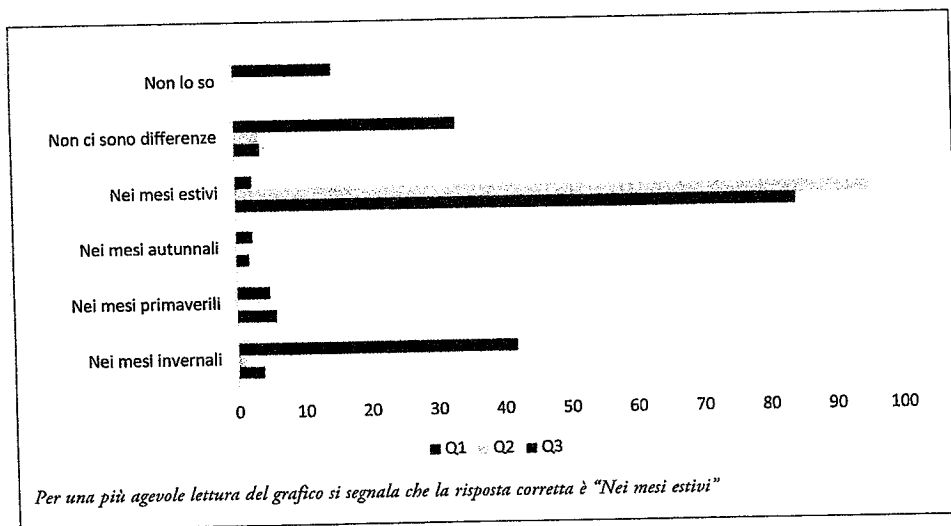


Grafico 4: Distribuzione delle risposte alla domanda "In quali mesi sono più frequenti gli infortuni sul lavoro mortali stradali"

Ambito delle Percezioni

Relativamente alla dimensione della percezione i dati mostrano che i partecipanti attribuiscono, già prima del seminario, un peso rilevante al fattore umano rispetto al rischio di incidenti, soprattutto in riferimento ai temi che sono maggiormente oggetto di campagne informative e di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale (es. uso cinture e cellulare, eccesso di velocità). Tale opinione resta confermata a distanza di tre mesi, accompagnandosi anche ad un lieve abbassamento percentuale dell'attribuzione causale a soggetti terzi, come altri guidatori e pedoni. Il grafico 5 mostra come varia la percezione degli aspetti ritenuti più influenti nella determinazione degli incidenti su strada pertanto, per una lettura più agevole, nel grafico vengono mostrate solo le percentuali della somma delle due modalità "abbastanza" e "molto d'accordo".

Il confronto fra i tracciati relativi ai tre momenti della rilevazione permette di valutare le differenze tra le percentuali di risposta. Nei punti in cui le linee del grafico coincidono, gli intervistati hanno mantenuto la stessa opinione, mentre nei punti in cui le linee del grafico sono più distanti è possibile che la loro percezione sia cambiata nel tempo per effetto del seminario.

In particolare, un cambiamento della percezione si rileva in riferimento al ruolo del manto stradale nella determinazione degli incidenti, considerato importante dall'83,5% dei partecipanti a inizio seminario, dal 48,8% a fine seminario e dal 70% a distanza di tempo e in riferimento alla condizione dei veicoli, considerata una causa rilevante dal 54,5% nel primo questionario, dal 74,1% nel secondo e dall'80% nel terzo questionario.

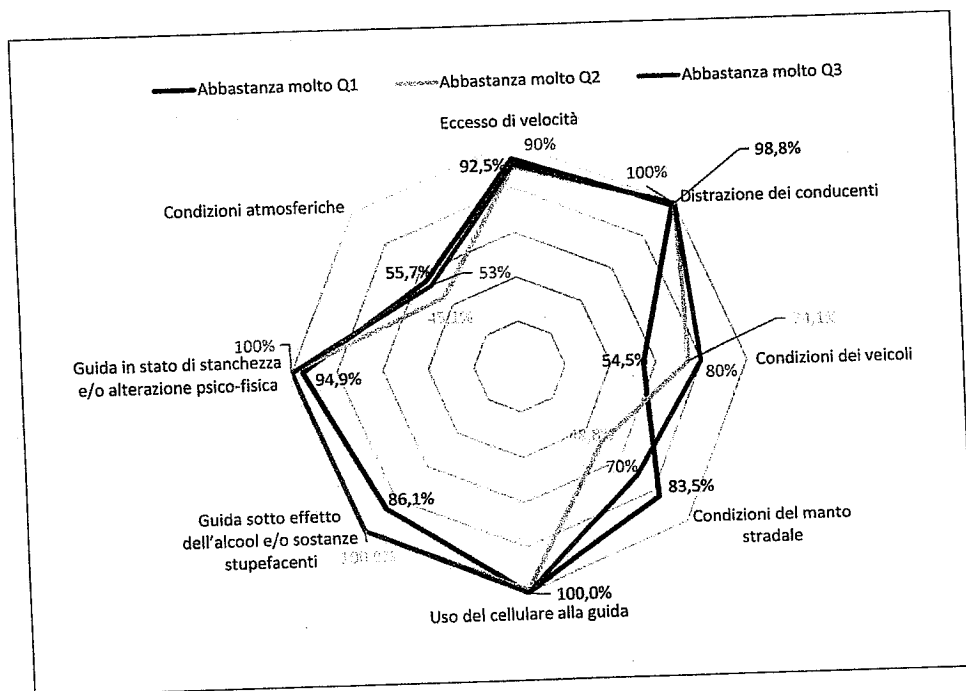


Grafico 5: Distribuzione delle risposte "abbastanza d'accordo" e "molto d'accordo" alla domanda "Quali sono le principali cause degli incidenti su strada"

Tali dati mostrano che l'attenzione dedicata all'importanza del fattore umano nella sicurezza stradale, più volte sottolineata nel corso del seminario anche in riferimento alla responsabilità del conducente nella verifica e manutenzione del veicolo, abbia influito sulle opinioni dei partecipanti: gli aspetti tecnici riferiti al

fattore veicolo sono stati posti sempre in rapporto con la consapevolezza del conducente e con l'assunzione di responsabilità rispetto alla guida.

La percezione sulle altre cause esaminate (la distrazione del conducente, la guida in stato di stanchezza o di alterazione psico-fisica, l'uso del cellulare alla guida, l'eccesso di velocità e la guida sotto l'effetto di alcool o stupefacenti) è invece riconosciuta come determinante dalla quasi totalità dei partecipanti in modo costante nei tre momenti dell'indagine.

Il rafforzarsi del peso attribuito al fattore umano circa la possibilità di prevenire gli incidenti stradali, è rilevabile anche nel grafico 6: ad inizio seminario per il 63,3% dei partecipanti gli incidenti dipendono unicamente dal comportamento del guidatore, mentre il 57% ritiene che sia difficile prevenire gli incidenti attribuendone la causa a comportamenti scorretti di altri guidatori o pedoni. Alla fine del seminario tali percentuali si modificano sensibilmente per entrambe le domande, aumentando al 86,4% l'attribuzione della responsabilità al guidatore e diminuendo al 23,8% l'attribuzione ad altri soggetti. Dopo tre mesi, quest'ultimo valore aumenta al 39%, restando comunque ben al di sotto del 57% iniziale e l'importanza data al comportamento responsabile del guidatore si attesta al 67%. Infine, l'item relativo alla percezione dell'esperienza come solo fattore che permette di prevenire gli incidenti, si mantiene costante nei tre tempi dell'indagine per circa il 30% dei soggetti.

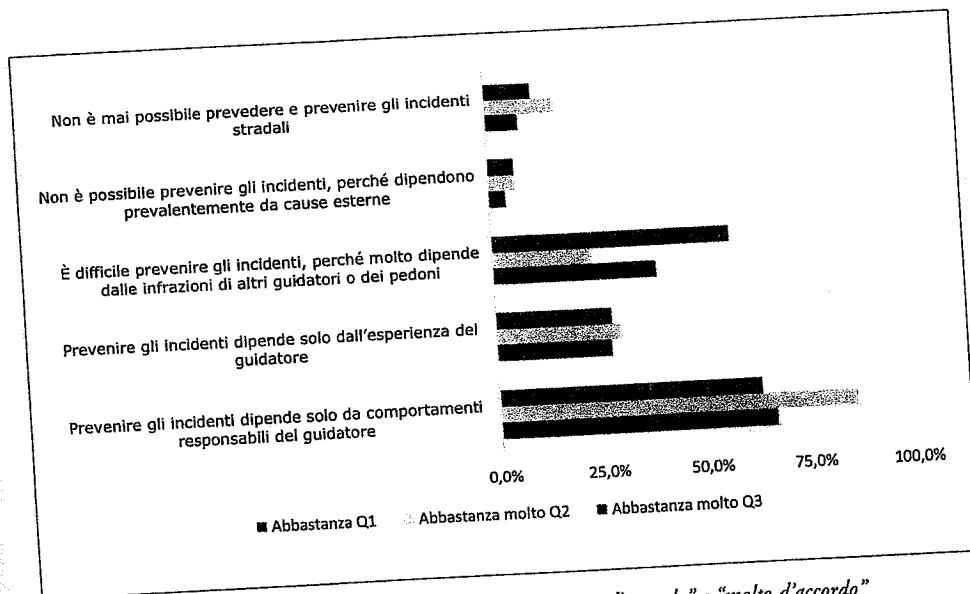


Grafico 6: Distribuzione delle risposte "abbastanza d'accordo" e "molto d'accordo" alla domanda "Secondo lei, è possibile prevenire gli incidenti stradali?"

Ambito dei Comportamenti

Come anticipato nella descrizione della metodologia, le domande riferite ai comportamenti sono state poste nel primo e nel terzo questionario. Per favorire l'analisi dei cambiamenti avvenuti in queste due fasi sono pertanto presentati i grafici contenenti le differenze delle percentuali tra Q3 e Q1.

Il grafico 7 evidenzia che la dimensione dei comportamenti non è caratterizzata da variazioni rilevanti nel tempo, facendo presupporre il consolidamento di alcune abitudini. Tra le condotte che favoriscono la sicurezza, appaiono stabilizzate quelle legate all'utilizzo dei sistemi di ritenuta e all'attenzione allo stato psicofisico prima di mettersi alla guida. Tuttavia, utilizzare il cellulare sia in veste di conducente che di pedone, pur restando un comportamento prevalente, subisce una variazione nella frequenza con cui si manifesta: se da un lato aumenta la percentuale di coloro che adottano questo comportamento in modo meno frequente, dall'altro si riduce la percentuale di persone che dichiarano di farne uso con modalità "spesso" e "sempre". Questo dato appare coerente con quanto descritto in una recente ricerca⁴, nella quale si evidenzia che l'uso del telefono mobile è una delle principali forme di distrazione e che le condotte rischiose maggiormente diffuse sono la conversazione, la composizione del numero telefonico, la scrittura di sms, la ricerca del telefono e la visualizzazione del display.

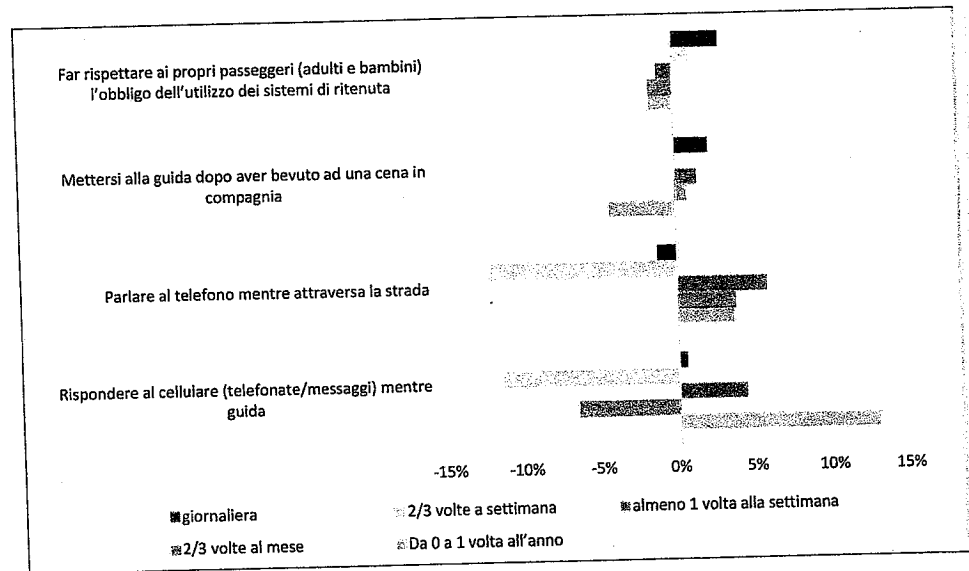


Grafico 7: Facendo riferimento all'ultimo anno, con quale frequenza le è successo di mettere in atto i seguenti comportamenti? (Q3-Q1)

⁴ "Gli incidenti con mezzo di trasporto - un'analisi integrata dei determinanti e dei fattori di rischio occupazionali", Inail, 2019.

Il grafico 8 mostra maggiori variazioni verso comportamenti corretti alla guida per gli item relativi all'assunzione di alcool, al consumo di pasti abbondanti prima di mettersi alla guida e alla prassi di accostarsi e fermarsi se assonnati. Per quanto riguarda gli altri item si rilevano variazioni di percentuale che non consentono di individuare una modifica corretta del comportamento in quanto presentano alcune contraddizioni interne: a fronte di un aumento della percentuale di coloro che adottano comportamenti sicuri con una frequenza temporale maggiore (spesso/sempr) si rileva un aumento di risposte anche per la frequenza "mai".

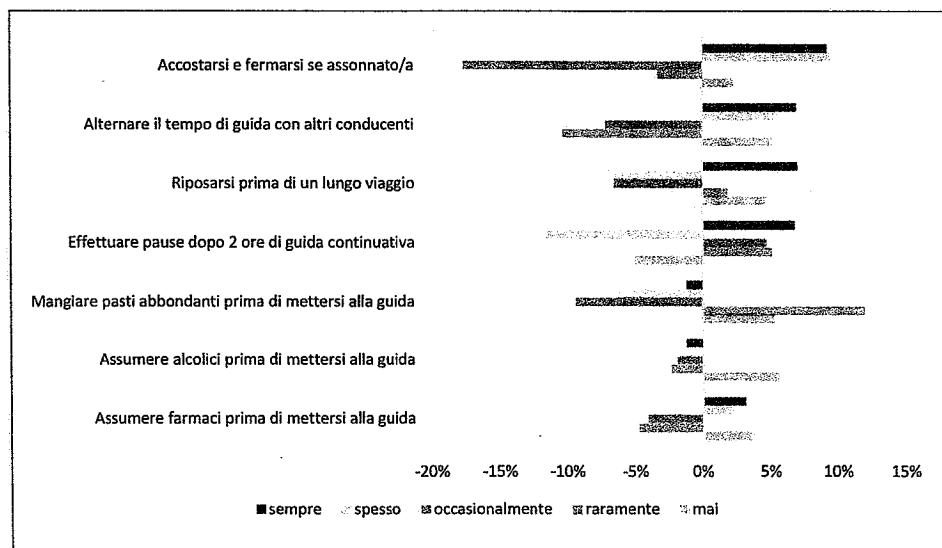


Grafico 8: Facendo riferimento all'ultimo anno, con quale frequenza le è successo di mettere in atto i seguenti comportamenti? (Q3-Q1)

Nel terzo questionario è stato chiesto, attraverso due domande aperte, quali ricordi fossero emersi con maggiore frequenza negli ultimi tre mesi e quali argomenti del corso fossero stati oggetto di condivisione. Le informazioni sono state riportate in modo particolare in ambito familiare. L'analisi dei testi ha permesso di trasferire in una griglia le parole ricorrenti che sono state aggregate, ove riconducibili a un significato affine. Nei grafici che seguono (grafico 9 e grafico 10) la dimensione delle parole esprime la frequenza con cui esse ricorrono.

In questa sede si sottolinea come le parole più ricorrenti siano riconducibili ai principali messaggi trasmessi nel seminario, ad eccezione della risposta "Immagine e video" che si riferisce alla scelta degli strumenti didattici utilizzati e

che in molti casi, per l'efficacia e l'impatto emotivo che hanno suscitato, hanno rappresentato dei canali di apprendimento importanti per la capacità di coinvolgere i partecipanti e lasciare impressi nella mente dei ricordi visivi permanenti.

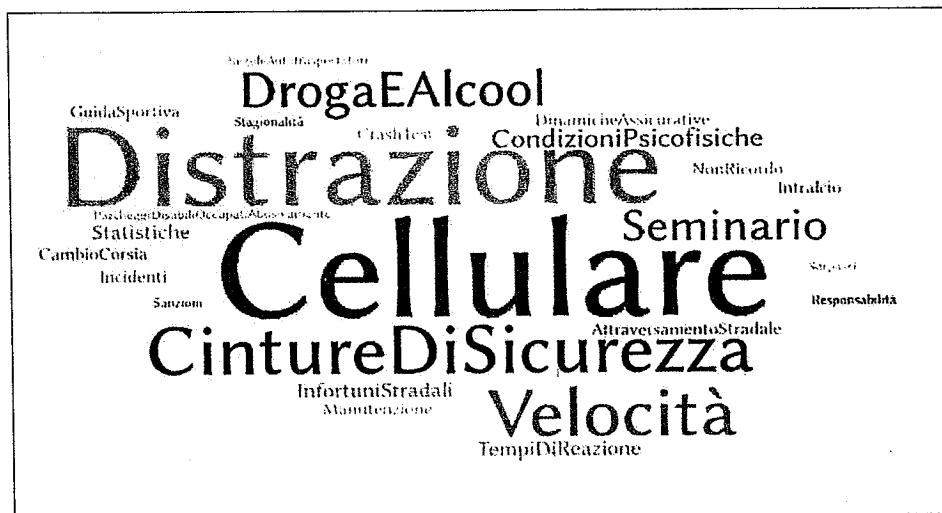


Grafico 9: Ricordi emersi con maggiore frequenza nei tre mesi post corso



Grafico 10: Grafico 10 - Informazioni e considerazioni condivise nei tre mesi post corso

6. Conclusioni

Il presente lavoro ha avuto una doppia valenza, in quanto intendeva conseguire due ordini di risultati: una di tipo contenutistico, volta a favorire delle riflessioni sulle conoscenze, sugli atteggiamenti e sui comportamenti sicuri alla guida sulla base dei risultati ottenuti dall'indagine. La seconda valenza, di tipo metodologico, è quella a cui, in questa sede, è stata dedicata un'attenzione specifica, in quanto ha permesso di sperimentare un'analisi di valutazione dell'efficacia più strutturata. Ciò al fine di proporre ipotesi utili a migliorare l'iniziativa in futuro e più in generale i percorsi di sensibilizzazione anche dedicati a differenti temi, nella consapevolezza che il buon esito di un intervento info-formativo sulla sicurezza non possa limitarsi all'apprendimento di cognizioni nuove, ma debba avere ricadute sugli atteggiamenti, sull'assunzione delle responsabilità personali e conseguentemente sulla modifica effettiva dei comportamenti individuali e sociali assunti, al fine di limitare l'insorgenza di rischi.

Nell'indagine condotta si è tenuto conto della multidimensionalità del processo di apprendimento il quale include, come indicato dal modello teorico di Kraiger e coll.5: una dimensione cognitiva, costituita dalle conoscenze strutturali e metacognitive; una dimensione attitudinale-affettiva che incide sulle motivazioni e sugli obiettivi che un individuo si pone (declinata come "percezione"); una dimensione delle abilità, tradotta in "comportamenti", che possono assumere la forma di semplice esecuzione o di automatismo.

Rispetto alla dimensione della conoscenza l'indagine ha permesso di evidenziare alcuni aspetti e di formulare alcune ipotesi: l'acquisizione e il mantenimento delle conoscenze appaiono favorite quando le informazioni contengono elementi innovativi rispetto alle nozioni pregresse possedute e diversi dalle aspettative, suscitando un "effetto sorpresa" che consente alle stesse di radicarsi maggiormente nella memoria dei discenti. Quest'ultimo fattore in particolare sembra essere un'importante leva di apprendimento in grado di favorire la consapevolezza sul tema. All'opposto, l'acquisizione di contenuti a carattere nozionistico, più efficace nel breve termine, nel lungo periodo appare meno stabile. Per ovviare a questo effetto, favorire il consolidamento del ricordo e aggiungere efficacia al corso, al fine di migliorare la progettazione delle future iniziative sull'argomento, una soluzione potrebbe essere implementare le informazioni con contenuti connessi a bisogni di natura pratica: ad esempio, integrando la definizione di infortunio stradale, in questo caso trattata all'interno di una cornice statistica, con aspetti normativi inerenti il sistema dei diritti e dei doveri dei lavoratori in materia di

5 K. KRAIGER, J. K. FORD, E. SALAS, "Application of cognitive, skill-based and affective theories of learning outcomes to new methods of training evaluation", *Journal of Applied Psychology*, 1993, 78, pp. 311-328.
J.K. FORD, K. KRAIGER S.M. MERRITT, "The multidimensionality of learning outcomes revisited" in S. W.J. KOZLOWSKI, E. SALAS, E., "Learning, training, and development in organizations", Routledge Academic, London, 2010, pp. 135-165.

infortuni sul lavoro su strada e in itinere e con riferimenti ad aspetti assicurativi. Spostando l'attenzione sulle dimensioni dell'atteggiamento e del comportamento e sul loro rapporto, la letteratura indica una complessità di fattori che rendono non facile la previsione di quanto una possa influenzare l'altra, così come resta ancora aperto il problema della loro misurazione rispetto ai diversi livelli di generalità e specificità.

Di certo è ormai condiviso che più un atteggiamento è accessibile, quindi esperito immediato e consapevole nella mente di un individuo, nonché facilmente richiamabile alla memoria, più esercita un'influenza e un impatto sul comportamento, rafforzandone la connessione e rendendolo finanche automatico⁶. Importante, pertanto, è incidere sull'intenzionalità di un comportamento, rendendolo una scelta basata su un atteggiamento facilmente accessibile per l'individuo che lo ha interiorizzato, soggettivizzato e assunto come proprio. Ciò è valido in proporzione a quanto l'individuo percepisca di poter avere un controllo sul comportamento, di essere quindi in grado di sceglierlo e agirlo in modo costante, soprattutto quando il tema in oggetto rientri, come in questa indagine, nella cultura della salute, della sicurezza e della prevenzione (a titolo esemplificativo, si fa riferimento alla difficoltà di abbandonare comportamenti dannosi, come l'uso dei cellulari alla guida).

La resistenza al cambiamento è un meccanismo di difesa tipicamente umano, ma diventa un importante ostacolo alla diffusione della cultura della salute e della sicurezza attraverso diverse modalità che vanno dalla negazione del rischio, alla deresponsabilizzazione, al fatalismo, alla svalutazione di norme e indicazioni.

È possibile lavorare su queste resistenze sviluppando una cultura della sicurezza proattiva e partecipata, che presupponga una collaborazione tra tutte le figure del sistema della sicurezza, tra cui anche il lavoratore, alla diffusione delle buone prassi. Una cultura della sicurezza proattiva è agita da tutti i componenti di un'organizzazione, a livello sia individuale che di interdipendenza di gruppo, e può essere favorita stimolando in parte le conoscenze, in parte gli atteggiamenti, in parte i comportamenti.

Rispetto alle prime due dimensioni, le analisi hanno rilevato delle variazioni che sembrano mostrare una relazione tra quanto trasmesso all'interno dei quattro moduli e le diverse percentuali di conoscenze corrette e di percezioni orientate a dare il giusto peso al fattore umano, le quali aumentano tra il pre e il post seminario, riducendosi a distanza di tre mesi. I dati non permettono di poter individuare con certezza un nesso causale, tuttavia le variazioni registrate hanno consentito l'elaborazione di alcune proposte finalizzate a rendere ancora più efficace il processo formativo nel suo insieme. Per il futuro si potrebbe, ad esempio, anticipare il momento della compilazione del primo questionario a qualche settima-

⁶ R.H. FAZIO, M.P. ZANNA, "Direct experience and attitude-behavior consistency" in L. BERKOWITZ, "Advances in experimental social psychology" (Vol. 4), Academic Press, New York, 1981, pp. 161-202.

na prima dello svolgimento del seminario, in modo da tarare in maniera ancora più specifica la trattazione delle tematiche o la forza di certe argomentazioni che possano contrapporsi o mettere in discussione posizioni e percezioni basate su conoscenze parziali o inesatte.

Come si è visto nei paragrafi precedenti, la percezione che gli incidenti dipendano unicamente dal comportamento del guidatore (segnale da intendersi come attribuzione di rilevanza del fattore umano) è variata sensibilmente dal primo al secondo questionario, decrescendo nel terzo. In termini di implementazione del processo di apprendimento *tout court* questo apre ad un'altra ipotesi di ricerca: valutare in che misura un *follow up*, da effettuare a qualche settimana di distanza dal seminario, possa consolidare gli aspetti esperienziali legati a quanto trasmesso in aula. Infatti, se l'interiorizzazione di un nuovo atteggiamento e del comportamento ad esso collegato, passa dal vissuto di un'esperienza, potrebbe risultare interessante organizzare *focus group* attraverso i quali riprendere alcuni concetti e favorire la condivisione tra i partecipanti di quella che nel breve termine è stata la loro esperienza diretta circa la fattibilità di assumere nuove posizioni ed abitudini, oltre che creare uno spazio di confronto per discutere sui possibili successi e/o vantaggi ottenuti nella guida adottando le nuove assunzioni⁷. Un'occasione in cui i discenti possano rinforzarsi con *feedback* partecipati sui comportamenti sicuri e meno sicuri, su come siano eventualmente riusciti a modificare questi ultimi e con quali conseguenze; un'occasione, infine, in cui accompagnare la riflessione su quanto appreso e ricondurla ad esempi personali per consolidare esperienze e ricordi positivi, rendendoli più consapevoli e accessibili. Ciò nell'ottica che un'esperienza può essere maggiormente interiorizzata laddove se ne riconoscono ritorni e guadagni, in termini sia personali che collettivi.

La costruzione di una cultura della sicurezza proattiva si afferma attraverso un ultimo e importante aspetto: la diffusione di quanto si è appreso e fatto proprio a terzi, nel contesto sia organizzativo che familiare. I dati dell'indagine fin qui presentata, mostrano come i partecipanti al seminario abbiano riportato ad altre persone le immagini e le narrazioni che erano rimaste più impresse, avvalorando la rilevanza di questo passaggio. Dai dati raccolti è evidente la connessione tra quanto con più immediatezza viene evocato e ricordato nel tempo e quanto è conseguentemente raccontato ad altri. Comprendere come fare leva su questo legame potrebbe rappresentare un altro elemento di indagine da approfondire in successivi studi, per rendere la valutazione dell'efficacia uno strumento da potenziare al fine di apportare ulteriori contributi al campo della ricerca sulla prevenzione e, più in generale, alla diffusione dei valori della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro, quale *mission* che caratterizza l'Inail nella sua azione di servizio alla collettività.

7 R. BORGHETTO, "Gestione dei comportamenti di sicurezza e protocollo BBS", EPC Editore, Roma, 2020, pp. 60-72; 81-102.

RIASSUNTO

Nel 2019 l'Inail ha realizzato un'iniziativa di prevenzione degli infortuni stradali e *in itinere* rivolta ai lavoratori dell'Ente italiano di accreditamento Accredia. L'intervento è stato accompagnato da un'indagine conoscitiva tramite questionario progettata per valutarne l'efficacia. Attraverso tre questionari elaborati ad hoc, somministrati a 84 partecipanti in un periodo compreso tra ottobre 2019 e marzo 2020, sono stati rilevati i cambiamenti conseguiti in termini di miglioramento delle conoscenze teorico-pratiche e modifica delle percezioni e dei comportamenti in ottica di guida sicura.

L'articolo descrive i principali risultati delle analisi condotte, fornendo ipotesi interpretative degli aspetti che hanno avuto maggiori effetti positivi nel breve o nel lungo periodo e formula alcune proposte per migliorare il processo info-formativo, dalla progettazione alla valutazione dell'efficacia, di iniziative analoghe future.

SUMMARY

In 2019, Inail carried out an initiative to prevent road and *in itinere* accidents aimed at workers of the Italian accreditation body Accredia. To evaluate its effectiveness, the project was accompanied by a fact-finding survey using three ad hoc questionnaires submitted to workers at three different times. 84 participants in a period between October 2019 and March 2020, took part in the survey.

Through questionnaires, the changes achieved in terms of improving theoretical-practical knowledge and changing perceptions and behaviors with a view to safe driving were detected.

The article describes the main results, providing interpretative hypotheses about positive effects in short- and long-term and suggests some proposal to improve the information-training process, from design to evaluation of effectiveness, for similar future initiatives.